

## Bericht des Gemeinderats

### **Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP) vom 22. Oktober 2009: Verbesserung der Wegbeziehungen für FussgängerInnen auf dem Bahnhofplatz (09.000368)**

In der Stadtratssitzung vom 17. Juni 2010 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO (das ursprünglich als Motion eingereicht und in Punkt 1 als solche überwiesen wurde) in den Punkten 2 und 5 erheblich erklärt:

Ende September 2009 haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern die Volksinitiative „Autofreier Bahnhofplatz“ abgelehnt. Eine Verbesserung der Berücksichtigung der bescheidenen Fussgängerinteressen auf dem heutigen neuen Bahnhofplatz drängt sich jetzt umso mehr auf, ohne dass dadurch der Volkswillen in Frage gestellt wird. Im Gegenteil, denn die heute unbefriedigende Situation für die FussgängerInnen wurde auch von den Initiativgegnern nicht in Abrede gestellt. Kurze, direkte und sichere Wegbeziehungen sind noch immer das Ziel im Perimeter Bahnhof Bern! Dazu sind bauliche und signaltechnische Massnahmen erforderlich.

Für die wichtigste Wegbeziehung von der Spitalgasse zu den Bussen, Wyler und Bremgarten, und zum Taxistandplatz ist

1. die markierte Fussgängerübergangsfläche bedeutend breiter anzulegen, so dass die Fussgängerströme von beiden Seiten der Heiliggeistkirche gleichwertig berücksichtigt werden.
2. die Grünphase bei den Ampeln vor dem Bahnhofhauptgebäude für die Fussgängerinnen länger zu schalten, so dass auch alle langsam Gehenden die Strasse bei „Grün“ queren können. Zumindest eine gleichlange Grünphase wie für den Autoverkehr wäre ohne wesentliche Beeinträchtigung für den Strassenverkehr möglich.
3. vor den Tramhaltestellen (in Richtung Heiliggeistkirche) mit einer entsprechenden Signalisation zu verhindern, dass die Zirkulation von Fussgängerinnen durch wartende Tram verhindert wird. Der Übergang ist mit behindertengerechten Trottoirabsenkungen umzubauen.
4. Absolut unbefriedigend ist die Fussgängersituation auf dem Bubenbergplatz, sowohl was die Übergänge wie auch was die zur Verfügung stehenden Zirkulationsflächen betrifft. Es besteht ein krasses Missverhältnis zwischen den Trottoirflächen und den Strassenflächen und eine völlig unübersichtliche Situation für die Platzquerung durch Fussgängerinnen.
5. In der Kurve „Hirschgraben/Bubenbergplatz“ sind die Tramsignale so zu schalten, dass die Wegbeziehungen nicht durch dort wartende Tram versperrt werden.
6. Vor dem Ausgang „Welle“ sind im Bereich des Fussgängerübergangs die Trottoir abzusenken.

Der Gemeinderat wird gebeten, dem Stadtrat raschmöglichst eine Vorlage mit konkreten Verbesserungsvorschlägen zugunsten des Fussverkehrs im Raume Bahnhof zu unterbreiten.

Allenfalls sind die Massnahmen so zu etappieren, dass die sofort umsetzbaren Verbesserungen nicht länger verzögert werden.

Bern, 22. Oktober 2009

*Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP), Nicola von Greyerz, Rithy Chheng, Patrizia Mordini, Ursula Marti, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Rolf Schuler, Leyla Gül*

## **Bericht des Gemeinderats**

### *Zu Punkt 2:*

Die Grünphase für die Fussgängerinnen und Fussgänger beim Übergang vor dem Bahnhofhauptgebäude ist abhängig von der koordinierten Verkehrsregelung, welche von der Kreuzung Belpstrasse/Laupenstrasse über den Bahnhofplatz und das Bollwerk bis zum Henkerbrännli bzw. zur Lorrainebrücke sämtliche Verkehrsbeziehungen und -ströme steuert (öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr MIV, Veloverkehr, Fussgängerinnen und Fussgänger). Für die Verteilung der Grünzeiten an der Lichtsignalanlage Bahnhofplatz sind die Grünzeiten der westlichen und östlichen Zufahrten zum Bahnhofplatz massgebend. Diese Grünzeiten müssen „von aussen nach innen“ so gestaffelt werden, dass bestimmte Verkehrsflächen während der Rotphase frei bleiben und nicht durch wartende Fahrzeuge blockiert werden. Nur so lässt sich beispielsweise sicherstellen, dass einerseits die BERNMOBIL-Busse ungehindert aus den Haltestellen in die MIV-Spur einfädeln und andererseits Velofahrende die Fahrbahn gefahrlos queren können, um zu den Velostationen Milchgässli oder Bollwerk zu gelangen (bzw. aus diesen auszufahren).

Angesichts dieser komplexen Zusammenhänge ist es unmöglich, dem Fussverkehr - wie im Postulat vorgeschlagen - auf dem Bahnhofplatz eine gleichlange Grünphase einzuräumen wie dem fahrenden Verkehr (ÖV, MIV, Velos). Die Grünzeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf dem Neuen Bahnhofplatz so weit optimiert worden, als dies die beschriebenen verkehrsbetrieblichen Abhängigkeiten zulassen.

### *Zu Punkt 5:*

In seiner Postulatsantwort vom 31. März 2010 hat der Gemeinderat darauf hingewiesen, dass sich aus Kapazitätsüberlegungen kein System umsetzen lässt, das den Fussgänger-Querungsbereich in jedem Fall von wartenden Trams freihält. Grund: Die jeweiligen Aufenthaltszeiten der Trams an den Haltestellen sind von unterschiedlicher Dauer und können nicht gleichsam auf die Sekunde genau geplant werden. Bereits damals hat der Gemeinderat aber angekündigt, im Rahmen von Tram Bern West sei geplant, ein vereinfachtes System einzuführen, das in rund 90 % aller Fälle die Freihaltung des Fussgängerbereichs sicherstellen soll.

Dieses System ist inzwischen erfolgreich eingeführt worden. Auf Höhe Schwanengasse wurde für stadtauswärts fahrende Trams der Linien 6, 7, 8 und 9 sowie aus der Schwanengasse für die Linie 3 je ein sogenanntes Orientierungslicht angebracht, das dem Fahrpersonal die Information „Bei Wegfahrt ist die Haltestelle Hirschengraben voraussichtlich noch besetzt“ anzeigt. Fährt ein Tram Richtung Hirschengraben, so wird das Orientierungslicht eingeschaltet und bleibt für die Dauer eines durchschnittlichen Haltestellenaufenthalts in Betrieb. Nach Ablauf dieser Zeit erlischt das Orientierungslicht automatisch und zeigt somit dem nächsten Tram an, dass im Hirschengraben mit einer freien Haltestelle zu rechnen ist.

Die Wirkung dieser Massnahme in der Praxis ist positiv, wie auch Aussenstehende vor Ort beobachten können: Seit Einführung des Orientierungslichts warten häufig Tramzüge ungestört im Warteraum Bubenbergplatz resp. Schwanengasse. Ohne die beschriebene Hilfsmassnahme würden diese oftmals im kritischen Kurvenbereich zu stehen kommen und so die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie den Veloverkehr behindern.

Bern, 8. Juni 2011

Der Gemeinderat